

3. UN Resolution on the rights of pedestrians

The Working Party on road safety of the United Nations (WP.1) has approved the following text concerning the safety of pedestrians. This document will soon be submitted to the approval of the General Assembly of the United Nations in New York, which will transform it in a UN Resolution. A recent enquiry by the WP.1 has shown that these Resolutions are transposed fairly rapidly into the national Traffic laws in number of countries member of the UN. After a phase of adjustment and experimentation a great part of these Resolutions are incorporated into one of the international Treaty on road traffic and safety.

This text, to the redaction of which the FEVR has participated, fills a void in international and national Laws concerning the safety of pedestrians. It is recommended that the NGO (and in particular the Associations forming the FEVR) diffuse its content to local and national authorities as well as to the media.

**UNITED
NATIONS**

E



**Economic and Social
Council**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/2001/2
14 December 2000

Original: ENGLISH

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

INLAND TRANSPORT COMMITTEE

Working Party on Road Traffic Safety
(Thirty-sixth session, 3-6 April 2001,
agenda item 4 (a))

REVISION OF THE CONSOLIDATED RESOLUTIONS ON ROAD TRAFFIC (R.E.1) AND ON ROAD SIGNS AND SIGNALS (R.E.2)

Pedestrians

Note by the secretariat

At its thirty-fifth session, the Working Party requested the secretariat to prepare a new draft of the proposal for chapter 6 of R.E.1 deleting the text currently contained in square brackets and adding a comment by the International Federation of Pedestrians (FIP) to section (d) on pedestrian crossings (TRANS/WP.1/74, para. 43). New text appears in bold.

6. SAFETY OF PEDESTRIANS

The aim of these recommendations is to reduce the dangers of the road for pedestrians with regard to both accidents with vehicles and other accidents, such as stumbling or falling. Because pedestrians as a diverse group have widely different capabilities and as individuals are especially vulnerable, the strategies for adapting pedestrian behaviour to current road structures are limited. Therefore, legal provisions regarding infrastructure, vehicle standards and road user behaviour are necessary.

6.1. Facilities for pedestrians

Facilities and infrastructure should be designed to reduce the dangers of the road and foster in all traffic participants a safe and responsible behaviour. The following provisions regarding pedestrians are recommended:

(a) *Sidewalks and footpaths*

*In every town and city, a network of continuous walkways (including sidewalks etc.) should be established. They should provide safe, direct links between homes, shops, schools, **access to** public transport and other vital services and facilities. Sidewalks and footpaths should be well-lit and well-maintained. Their width shall be determined by their function (as schoolpaths or through shopping areas etc.). The pavement (**sidewalk**) should in general not be used for parking of vehicles. If this is not avoidable, sufficient space for the movement of pedestrians should be **left**. Signs and other equipment should not obstruct the movement of pedestrians.*

(b) *Pedestrian crossings*

Provision for a sufficient number of pedestrian crossings should be made. At unsignalled crossings, the speed of vehicular traffic should be adapted to enable safe crossing for pedestrians. A central island, and/or other provisions together with good lighting, can help to make crossings safer, especially for children and elderly people. No obstacles such as street furniture or parked vehicles should block the sight of either pedestrians or drivers.

Pedestrian crossings at traffic lights should be signalled so that turning vehicles do not endanger pedestrians. **Signal phases should be timed so as to give slow pedestrians enough time to cross safely.** Modern technology with automatic detection of pedestrians **may be used** to extend or reduce the vehicle red period as required to make safe crossings for slow pedestrians possible. Intelligent technology **may** also be used to minimize waiting times for pedestrians.

(c) *Pedestrian subways and footbridges*

In general the aim should be to provide safe crossings at street level where possible. Where it is not possible to provide level crossings, it should be ensured that any footbridges and subways be properly maintained and accessible to all users, including those with reduced mobility.

(d) *Pedestrian areas*

Pedestrian areas are for the exclusive use of pedestrians. Commercial traffic may enter in some periods of the day. National legislation should give clear prescriptions on rules applying in such cases, clearly specifying their signing, the types of 'other traffic' permitted to enter and speeds allowed. Special care should be given to the access walkways leading to and from pedestrian areas.

(e) *Traffic calming areas*

Low speeds within built-up areas are crucial for the safety of pedestrians. Contributing to fewer road dangers for pedestrians are the establishment of :

- (i) 30 km/h and 40 km/h zones in residential, shopping and other **heavily used** areas, using road signs E, 9d and E, 10d;
- (ii) "residential areas", using road signs E, 17a and E, 17b;
- (iii) measures to reduce the speeds on main roads, especially near pedestrian crossings.

(f) *Infrastructure provisions for pedestrians on rural roads*

Footways in rural areas should be either established completely independent from the road or separated physically by an elevated kerb, grass band or a wide shoulder. Pavement markings or narrow shoulders are often not sufficient to provide **adequate** safety.

(g) *Direction and information signs for pedestrians*

Good orientation based on direction and information signs can contribute to **greater** safety for pedestrians. These signs may prevent pedestrians from getting lost or disoriented in traffic and enable them to give full attention to the traffic situation.

(h) *Provisions for other non-motorised traffic participants*

Facilities designed for improving the safety and convenience of cyclists and other non-motorized travellers should not compromise pedestrian safety. Where no separation of these road users is desirable or possible, road traffic should be designed in a way that it can safely accommodate bicycles, skaters etc.

- (i) *Comfort provisions for the safety of pedestrians*
For their safety, pedestrians are dependent on comfort provisions such as even pavement surfaces, provision of seating and shelter. This is especially true for the elderly and handicapped, and may prevent accidents caused by falling **or** stumbling.
- (j) *Maintenance of pavements for pedestrians*
Pavements should be built and maintained to ensure evenness and skid-resistance. No obstacles should hinder the mobility of pedestrians. De-icing in the winter is important.

6.2. Campaigns to promote pedestrian safety

It is recommended that road users' awareness of the existing rules and of safe behaviour be raised. The following points - especially with regards to campaigns and driving courses - should be stressed:

- (a) Campaigns on pedestrian safety should **project** not simply an image of the pedestrian as a vulnerable road user, but as an actor in his or her own right.
- (b) Campaigns should inform all road users about the physical and psychological capabilities and limits of human beings in traffic **thereby** helping to understand the behaviour of each road user group.
- (c) Driving courses and campaigns should encourage non-aggressive conduct towards pedestrians.

6.3. The role of public authorities

Public authorities should take an active role to reduce road dangers for pedestrians by:

- (a) giving pedestrian safety an important role in their national road safety policies; ensuring, to this end, that measures concerning pedestrian safety are given due weight in their legislation, regulations and national programmes of action.
- (b) taking pedestrians into account, giving them the same importance as other means of transport when travel and traffic plans are being drawn up. When building new roads and other infrastructures, or changing existing provisions, a pedestrian implication study should be carried out to determine and to alleviate possible negative effects on the safety and mobility of pedestrians.
- (c) enlisting the participation of residents of the neighbourhoods involved, so that they may contribute via their suggestions to the improvement of pedestrian safety.

6.4 Research and statistics on pedestrian safety

In the field of pedestrian safety there is a need to improve statistics and research **by, inter alia**:

- (a) ensuring that pedestrian accidents are recorded **and** that the quality of the recording is optimized.
- (b) **research into the relationship between decreases in pedestrian accidents and induced reductions in pedestrian mobility (as in children being brought to school by car instead of walking, or old people not leaving their homes due to fear of increased vehicular traffic).**
- (c) further research to determine the effects of the use of **information** technologies - e.g. in-car speed **control devices** and other telematic applications - on the safety of pedestrians

[TOP](#)

3. Résolution des NU sur les droits des piétons

Le Groupe de travail sur la sécurité routière des Nations Unies (WP.1) a approuvé le texte ci-dessous concernant la sécurité des piétons. Ce document sera prochainement soumis à l'approbation de l'Assemblée Générale des Nations Unies à New York à la suite de laquelle il constituera une Résolution des NU. Une récente enquête du WP.1 a montré que ces Résolutions sont relativement rapidement transposées dans les Codes routiers de nombreux pays membres des NU. Après une phase d'expérimentation et d'ajustements une grande partie de ces Résolutions sont incorporées dans l'un des Traités international régissant le trafic et la sécurité routière.

Ce texte, à la rédaction duquel a participé la FEVR, comble une lacune du Droit international ainsi que du Droit de nombreux pays concernant la sécurité de piétons. Il est recommandé aux ONG (et en particulier aux Associations formant la FEVR) d'en diffuser le contenu tant auprès des autorités locales que nationales qu'auprès des média.



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2001/2
14 décembre 2000

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières
(Trente-sixième session, 3-6 avril 2001,
point 4 a) de l'ordre du jour)

RÉVISION DES RÉSOLUTIONS D'ENSEMBLE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (R.E.1) ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE (R.E.2)

Piétons

Note du secrétariat

À sa trente-cinquième session, le Groupe de travail a chargé le secrétariat de rédiger un nouveau projet de proposition pour le chapitre 6 du R.E.1, en supprimant le texte actuellement entre crochets et en ajoutant un commentaire de la Fédération internationale des piétons (FIP) à la section d) relative aux passages pour piétons (TRANS/WP.1/74, par. 43). Les passages nouveaux sont indiqués en caractères gras.

6. SÉCURITÉ DES PIÉTONS

Les présentes recommandations ont pour but de réduire les risques d'accidents auxquels font face les piétons et qui concernent aussi bien les accidents impliquant des véhicules que les autres accidents tels que les faux pas ou les chutes. Étant donné que les piétons forment un groupe hétérogène d'individus dotés de facultés diverses et, en tant que tels, sont particulièrement vulnérables, les stratégies visant à adapter leur comportement aux structures routières d'aujourd'hui sont limitées, d'où la nécessité de dispositions juridiques relatives à l'infrastructure, aux normes des véhicules et au comportement des usagers de la route.

6.1 Équipements pour les piétons

Les installations et les infrastructures devraient être conçues pour réduire les dangers de la route et encourager tous les participants à la circulation à adopter un comportement sûr et à faire preuve du sens des responsabilités. Les dispositions ci-après relatives aux piétons sont recommandées :

a) *Trottoirs et voies piétonnes*

Dans chaque ville et cité, un réseau de voies piétonnes continues (trottoirs notamment) devrait être mis en place. Ces voies devraient permettre des déplacements sûrs et directs entre les logements, les commerces et les écoles, **l'accès aux** transports en commun et autres services et équipements indispensables. Les trottoirs et les voies piétonnes devraient être bien éclairés et correctement entretenus. Leur largeur sera déterminée selon leur fonction (accès à une école, traversée d'une zone commerçante, etc.). Le trottoir ne devrait pas, en général, servir au stationnement des véhicules. Lorsqu'il n'y a pas moyen de l'éviter, il faudrait **laisser** suffisamment de place sur les trottoirs pour que les piétons puissent passer. Les panneaux de signalisation et autres équipements ne devraient pas faire obstacle aux déplacements des piétons.

b) *Passages pour piétons*

Des dispositions devraient être prises pour créer un nombre suffisant de passages pour les piétons. Aux passages non signalés, la vitesse des véhicules devrait être adaptée pour permettre aux piétons de traverser les rues dans des conditions de sécurité. Un terre-plein central et/ou d'autres aménagements, associés à un bon éclairage, contribuent à améliorer la sécurité lors des traversées, notamment celles des enfants et des personnes âgées. Aucun obstacle (mobilier urbain ou véhicules en stationnement par exemple) ne devrait gêner la visibilité des piétons et des conducteurs.

Les passages pour piétons aux feux devraient être signalés afin que les véhicules qui changent de direction ne mettent pas en danger les piétons. **Les phases des feux devraient être synchronisées de façon à donner aux piétons lents suffisamment de temps pour traverser en toute sécurité.** Les techniques modernes avec détection automatique des piétons **peuvent être utilisées pour** allonger ou réduire comme il convient la période pendant laquelle le feu est rouge pour les véhicules afin que les piétons qui se déplacent lentement puissent traverser dans des conditions de sécurité. Les techniques "intelligentes" **peuvent** aussi être utilisées pour réduire le plus possible les temps d'attente pour les piétons.

c) *Passages souterrains et passerelles pour piétons*

En général, l'objectif devrait être, là où cela est possible, d'assurer la traversée des rues dans des conditions de sécurité sans changement de niveau. Lorsqu'il n'est pas possible de prévoir la traversée des rues sans changement de niveau, il faudrait veiller à ce que tous les passages souterrains et passerelles soient correctement entretenus et accessibles à tous les piétons, y compris les personnes à mobilité réduite.

d) *Zones piétonnes*

Les zones piétonnes sont exclusivement destinées à l'usage des piétons. Le passage des véhicules commerciaux peut être autorisé à certaines heures de la journée. La législation

nationale devrait contenir des dispositions claires sur les règles applicables en pareil cas et donner suffisamment de précisions sur la signalisation, les catégories de véhicules admises et les vitesses autorisées. Une attention particulière devrait être accordée aux itinéraires d'accès aux zones piétonnes.

e) *Zones de modération du trafic*

Une modération de la vitesse en site urbain est essentielle pour la sécurité des piétons. Pour contribuer à réduire les dangers de la route auxquels les piétons sont exposés, il faut donc :

i) Établir des secteurs où les vitesses sont limitées à 30 et 40 km/h dans les zones résidentielles et commerciales et les autres zones très fréquentées en utilisant les panneaux de signalisation E, 9d et E, 10d;

ii) **Créer des "zones résidentielles" en utilisant les panneaux de signalisation E, 17a et E, 17b;**

iii) **Imposer des mesures pour réduire les vitesses sur les grands axes, tout particulièrement près des passages pour piétons.**

f) *Infrastructures pour piétons dans les zones rurales*

En zone rurale, les voies piétonnes doivent être soit totalement indépendantes des routes, soit séparées d'elles physiquement par un trottoir surélevé, une bande gazonnée ou un large accotement. Le marquage de la chaussée ou les accotements étroits sont souvent insuffisants pour garantir une sécurité **adéquate**.

g) *Signaux de direction et d'information à l'intention des piétons*

Une bonne orientation des piétons, fondée sur des signaux de direction et d'information, peut contribuer à **renforcer** leur sécurité. Une telle signalisation peut empêcher les piétons de se perdre ou d'être désorientés dans la circulation; elle leur permet de concentrer toute leur attention sur la circulation.

h) *Dispositions applicables aux autres usagers de la route non motorisés*

Les aménagements destinés à améliorer la sécurité et le confort des cyclistes et des autres usagers non motorisés ne devraient pas compromettre la sécurité des piétons. Dans les cas où il n'est pas souhaitable ou possible de séparer ces usagers de la route, la circulation routière devrait être conçue de façon que les cyclistes, utilisateurs de patins à roulettes, etc., puissent y avoir leur place dans des conditions de sécurité.

i) *Confort et sécurité des piétons*

Sur le plan de la sécurité, les piétons sont tributaires des dispositions prises pour assurer leur confort : revêtement égal des trottoirs, mise à leur disposition de bancs et d'abris. Ces éléments sont particulièrement importants pour les personnes âgées et les handicapés. Ils contribuent à prévenir les accidents dus aux chutes **ou** aux faux pas.

j) *Entretien des trottoirs*

Les trottoirs devraient être conçus et entretenus de manière que leur revêtement soit égal et antidérapant. Aucun obstacle ne devrait entraver la mobilité des piétons. En hiver, l'élimination du verglas est **importante**.

6.2 Campagnes visant à promouvoir la sécurité des piétons

Il est recommandé de mieux faire connaître aux usagers de la route les règles en vigueur et la façon de se comporter pour ne pas menacer la sécurité des piétons. L'accent devrait être mis sur les points suivants, tout particulièrement dans le cadre des campagnes de sensibilisation et des leçons de conduite :

- a) Dans le cadre des campagnes sur la sécurité des piétons, il faudrait **donner** du piéton une image qui ne serait pas seulement celle d'un usager de la route vulnérable, mais aussi celle d'un acteur de la circulation à part entière.
- b) Les campagnes devraient viser à informer tous les usagers de la route des facultés et des limites physiques et psychologiques de l'être humain dans les conditions de la circulation et à les aider **ainsi** à comprendre le comportement de chaque groupe d'usagers de la route.
- c) Les leçons de conduite et les campagnes de sensibilisation devraient inciter les conducteurs à ne pas se montrer agressifs envers les piétons.

6.3 Rôle des pouvoirs publics

Les pouvoirs publics devraient activement contribuer à réduire les dangers auxquels les piétons sont exposés en prenant les mesures suivantes :

- a) Donner à la sécurité des piétons une place importante dans les politiques nationales de sécurité routière, et s'assurer, à cet effet, que les mesures relatives à la sécurité des piétons occupent la place qui leur revient tant au niveau réglementaire et législatif qu'au niveau des programmes d'action nationaux.
- b) Tenir compte des piétons, en leur accordant la même importance qu'aux utilisateurs d'autres moyens de déplacement, lors de l'élaboration des plans concernant les transports et la circulation. Lors de la construction de nouvelles routes et autres infrastructures ou de la modification des dispositions existantes, il conviendrait de mener des études sur les répercussions qui en résulteraient pour les piétons afin de déterminer les effets négatifs que ces projets pourraient avoir sur la sécurité et la mobilité de ces derniers et d'atténuer ces effets.
- c) Assurer la participation des habitants des quartiers concernés afin qu'ils puissent contribuer par leurs suggestions à l'amélioration de la sécurité des piétons.

6.4 Recherche et statistiques en matière de sécurité des piétons

Il est nécessaire d'améliorer les statistiques et la recherche dans le domaine de la sécurité des piétons, **notamment en prenant les mesures suivantes** :

- a) Veiller à ce que les accidents mettant en jeu des piétons fassent l'objet d'une collecte de données et à ce que la qualité des données recueillies soit la meilleure possible.
- b) **Effectuer des recherches sur la relation entre les diminutions d'accidents de piétons et les réductions induites dans la mobilité des piétons (cas des enfants qui sont amenés à l'école en voiture au lieu de marcher ou personnes âgées qui ne sortent pas de chez elles en raison de la crainte que leur inspire l'augmentation de la circulation de véhicules).**
- c) Poursuivre les travaux de recherche pour déterminer les effets de l'exploitation des technologies **de l'information - dispositifs de régulation** de la vitesse dans les automobiles et autres applications télématiques par exemple - sur la sécurité des piétons.